

# KODAK GRAY SCALE

**C**

Red-Filter Negative

Cyan Printer

**M**

Green-Filter Negative

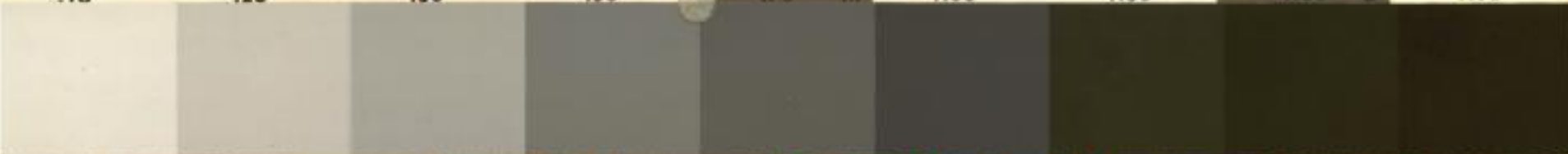
Magenta Printer

**Y**

Blue-Filter Negative

Yellow Printer

00 A .10 .20 .30 .50 .70 M 1.00 1.30 1.60 B 1.90



black

3-color

white

cyan

violet

magenta

primary red

yellow

green

# KODAK COLOR CONTROL PATCHES

*These colors have been selected as representative of those inks commonly used in photomechanical reproduction.*



**Erläuternde Bemerkungen**

des

Commerpräsidenten von Bülow

über die

von dem vormaligen Landes-Steuer-Collegio

in den Jahren 1822 — 1831

ausgeführten

**Chaussee-Bauten.**

---

UB Braunschweig

84



2301-266-4

11 D

# Erläuternde Bemerkungen

des

Commerpräsidenten von Bülow

über die

von dem vormaligen Landes-Steuer-Collegio

in den Jahren 1822—1831

ausgeführten

## Chaussee-Bauten.

---

Als Manuscript gedruckt.

---

Braunschweig,

gedruckt bei Friedrich Vieweg und Sohn.

1837.

Erhöhte Ausgaben

Gemeinschaften von Büchern

von

dem vorstehenden Bandes-Verlag

1831 — 1832

ausgegeben

Verlag: Braunschweig



FRIEDR. VIEWEG & SOHN  
BRAUNSCHWEIG

1831



Den gedruckten Verhandlungen der Ständeversammlung des Herzogthums Braunschweig, Nummer XVII. vom 16ten Januar dieses Jahrs, sind zur Anlage E. zur Anlage I. Bemerkungen über den Zustand der Chausseen im Herzogthume Braunschweig und über die Mittel zu deren Verbesserung beigelegt, welche Seite 23, 24 und 25 nachstehende Beschlüsse enthalten:

I. Ad 6. » Die frühere Chausseeverwaltung, das Land-  
» des Steuer-Collegium, hat ohne Zweifel darin ge-  
» fehlt, daß dieselbe nicht zuerst die Hauptstraßen  
» des Landes durchgängig und gründlich verbessert,  
» vielmehr die zur Disposition gestellten so bedeuten-  
» den Fonds zum großen Theile in entfernten Lan-  
» desgegenden auf den Verkehr und den eigentlichen  
» Handel verhältnißmäßig unerhebliche Straßen  
» verwendet hat. Nach den in den Acten befindlichen  
» Berichten z. B. ist schon im Jahre 1822 vorge-  
» schlagen, die wichtigste von allen, nämlich die Leip-  
» ziger Straße, weil sie schon damals für gänzlich  
» unbrauchbar erkannt worden, vollständig neu zu  
» bauen. Ungeachtet dieser schon damals festgestande-

»nen Ueberzeugung sind jedoch nur einige kurze  
 »Strecken zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel  
 »neu gebauet, von Wolfenbüttel bis zur Preussischen  
 »Gränze ist aber für die gründliche Verbesserung bis  
 »1832 fast gar nichts geschehen.«

II. Ad 7. »Auch der Vorwurf trifft die frühere Ver-  
 »waltung, daß sie die auf mehreren von Braun-  
 »schweig ausgehenden Hauptstraßen belegen gewese-  
 »nen Steinpflaster hat hinwegnehmen und durch  
 »Schlag=Chausséen ersetzen lassen, wodurch die fer-  
 »neren Unterhaltungskosten außerordentlich vermehrt  
 »sind.«

»Die Unterhaltungskosten eines Steinpflasters be-  
 »tragen nur den 4ten bis 6ten Theil von denjenigen  
 »einer Schlag=Chaussee, und da die aufgerissenen  
 »Steinpflasterstrecken fast einige Meilen betrug und  
 »in den frequentesten Abtheilungen der Hauptstraßen  
 »belegen waren, so ergiebt sich von selbst, wie be-  
 »deutend höher die jetzigen Unterhaltungskosten gegen  
 »die früheren sich belaufen müssen.«

III. Ad 8. »Die im Anfange des Jahres 1833 aufge-  
 »nommenen Untersuchungstabellen über den Zustand  
 »des Steinkörpers aller einzelnen Chausséen bewei-  
 »sen, daß die feste Masse derselben, mit Ausnahme  
 »weniger neuen Chausséen in entferntern Gegenden,  
 »durch die frühere Verwaltung nicht vermehrt ist,  
 »sondern nach und nach dergestalt sich verringert  
 »hat, daß selbige dem schweren Fuhrwerke überall

» keinen gehörigen Widerstand mehr zu leisten vermochte. «

» Diese, für die Beurtheilung des jetzigen Zustandes der Straßen und der behufs derselben erforderlichen Unterhaltungskosten höchst wichtigen Daten unterliegen durchaus keinem Zweifel. «

IV. Ad 9. » Es wird ein Jeder, welcher die Art des Handels, des Verkehrs und des Reisens nur einigermaßen beobachtet hat, sicher nicht in Abrede stellen, daß die Anforderungen des Publicums hinsichtlich einer bessern Beschaffenheit der chaussirten Wege seit dem letzten Decennium, und besonders seitdem die Eilposten allgemeiner geworden sind, in einem bedeutenden Maße zugenommen haben und fortdauernd sich steigern. Die frühere Verwaltung hat z. B. nie daran gedacht, neu gebauete Chaussees, oder die im Laufe der Unterhaltung nothwendig vorkommenden Ueberschläge, durch Walzen oder sonstige künstliche Mittel sofort zu ebnen, und weder der Frachtfuhrmann noch der Reisende fand Ursache zur Klage darin, daß das Festfahren nach und nach durch das Fuhrwerk selbst geschehen mußte. Seit einigen Jahren aber, wo man auf Preussischen Chaussees solche künstliche Mittel in Anwendung bringt, erhebt sich bei uns, wie in anderen angränzenden Staaten, ein allgemeines Verlangen, sie ebenfalls angewendet zu sehen, und man tadelt Dasjenige als eine große Unvoll-



»kommenheit, was noch vor fünf Jahren unbeachtet  
 »blieb. Und so wird man auch in der Folgezeit im=  
 »mer neue Wünsche nach einer größern Vollkommen=  
 »heit vernehmen, ohne Rücksicht darauf, ob die Mög=  
 »lichkeit ihrer Erfüllung überhaupt vorhanden ist,  
 »oder die Fonds der Staatscasse es zulassen, sie in  
 »Anwendung zu bringen.«

Da diese gegen das vormalige Landes-Steuer-Collegium gerichteten, mir erst vor Kurzem zu Gesicht gekommenen, Beschuldigungen der Deffentlichkeit übergeben sind, und vielleicht ein irriges oder ungerechtes Urtheil über die gedachte Behörde herbeiführen könnten, so halte ich es um so mehr für meine Pflicht, einige erläuternde Bemerkungen dagegen aufzustellen, als ich während der zehnjährigen Dauer dieses Collegii die Ehre hatte, Chef desselben zu sein, und die Chausséebausachen, unter der Correlation des Herrn Geheimenraths von Strombeck, zu meinem Departement gehörten, welcher durch seine geognostischen Kenntnisse dem Collegio, besonders bei Prüfung der anzuwendenden Steinforten hinsichtlich ihrer Dauer, sehr nützlich war, und an allen den Chausséebau betreffenden Sachen eine rege Theilnahme stets bewiesen hat.

Ich habe dieses Departement mit Lust und Liebe bearbeitet, und Alles gethan, was in meinen Kräften stand, um zu bewirken, daß nicht allein die vorhande-

nen, damals sehr fehlerhaft gebaueten, zum Theil desolaten Chaussees in guten Stand gesetzt, sondern auch die angefangenen Strecken vollendet und bedeutende Neubauten ausgeführt wurden.

Dieses Zeugniß werden meine vormaligen geehrten Herren Collegen mir eben so wenig versagen, als alle diejenigen herrschaftlichen Beamten, mit denen ich hinsichtlich der Chaussee-Bauten in vielfachen persönlichen Geschäftsverbindungen stand, wie denn auch die Landesregierung und das Publicum, selbst das auswärtige, mir dieses Zeugniß niemals versagt hat.

Das, was das Landes-Steuer-Collegium zum Besten des Landes während seiner zehnjährigen Geschäftsführung für die Chaussees gethan, ist nicht allein vom Publicum, sondern auch von den Ständen, in einer Plenar-Sitzung beider Sectionen der vormaligen Landschaft, anerkannt worden, als ich über die ausgeführten Bauten und die darauf verwendeten bedeutenden Summen am Schlusse des Jahres 1831 Rechenschaft ablegte.

Besonders bezeugten die Abgeordneten des Weser-districts in dieser Sitzung, daß der Bau der Chausseelinien von Seesen über Gandersheim nach Holzminden als eine große Wohlthat für den ganzen Weser-district betrachtet werden müsse; daß durch die in Circulation gesetzten bedeutenden Summen der zu einer bedenklichen Höhe in jener Zeit gesteigerten Nahrungslosigkeit der arbeitenden Einwohner abgeholfen, und daß, wenn dieses nicht geschah, ihnen aus Herrschaftlichen Cassen

Unterstützungen hätten zu Theil werden müssen. Da, durch diese Maßregel ist ganz allein ein bereits in Antrag gebrachter Steuererlaß für jene Landesgegend abgewendet worden. Die Straße von Seesen nach Holzminden ist übrigens eine der bestgebauten, wovon jeder Sachverständige sich noch jetzt durch den Augenschein überzeugen kann.

Sind nun in der Wahl der Neubauten, wie die Bemerkungen vom December 1836 als »unzweifelhaft« darstellen, Fehler begangen, so würde dieser Vorwurf vorzüglich mich, als Departementsrath, treffen, da fast alle Vorschläge in Chaussée=Bau=Sachen, auch die Entwerfung der Chaussée=Bau=Etats, von mir ausgingen. Wenn nun gleich im Falle, daß wirklich Fehler begangen wären, ich auf keine Weise dafür verantwortlich sein würde, da ich von jeder irgend erheblichen Sache im Collegio referirt, mithin die erlassenen Verfügungen als durch Mehrheit der Stimmen beschlossen zu betrachten sind, auch wohl nicht unberücksichtigt bleiben darf, daß zu jedem Neubau, wie die Acten ergeben werden, die Genehmigung des Herzoglichen Staats=Ministerii eingeholt ist, so kann es mir demungeachtet nicht gleichgültig sein, wie über die Sache geurtheilt wird. Daher übergebe ich diese den Gegenstand erläuternden Bemerkungen der Publicität, und habe sie mit derjenigen Offenheit niedergeschrieben, welche sowohl im öffentlichen als Privatleben zu beobachten von jeher mein fester Grundsatz gewesen ist und dieses auch bleiben wird.



Ad I. Die Wichtigkeit der Leipziger Straße über Wolfenbüttel, Hessen u. s. w. ist von dem Landes-Steuer-Collegio keineswegs verkannt worden; auch hat es seine Richtigkeit, daß gedachte Straße sich im Jahre 1822 in sehr verfallenem Zustande befand, daher auch ihr Umbau damals in Vorschlag kam.

Bei den in den ersten Jahren sehr beschränkten Fonds (zuerst 50,000 Thlr., späterhin 65,000 Thlr. jährlich) war es eine völlige Unmöglichkeit, so viel auf die Leipziger Straße zu verwenden, als hätte geschehen müssen, wenn sie ganz umgebaut werden sollte.

Man war indessen, und wie ich glaube der richtigen Ansicht, daß die Fonds für Neubauten weit nützlicher und zweckmäßiger für solche Gegenden zu verwenden seien, wo die Communication, selbst mit dem leichtesten Fuhrwerke, fast gar nicht zu bewerkstelligen war. In diesem Falle befanden sich die Schöninger, Hamburger, Geller und Holzminder Straße, besonders die letztere, wie weiter unten näher erörtert werden wird; abgesehen von dem höchst wichtigen Nebenzwecke, der durch den Bau dieser letzten Straße erreicht werden sollte und erreicht ist. Es schien so zweckmäßig als zeitgemäß, die entfernteren Landestheile durch sichere Communication mit der Hauptstadt in Verbindung zu setzen, und die unablässigen, höchst begründeten Klagen der Unterthanen über gehemmte Communication nicht unbeachtet zu lassen. Dessennach wurden auf der Leipziger Straße nur nachstehende Bauten ausgeführt:



- a) die Linien von der Leipziger Schenke bis Richmond, und von Antoinetten=Ruhe bis Wolfenbüttel;
- b) die Strecke über den f. g. Zollberg, jenseits Hessen;
- c) die Linie von diesem Berge bis zur Preussischen Gränze auf der Straße nach Dardesheim;
- d) die Brücke über den Bruchgraben bei dem f. g. Mat-tierzolle.

Zu diesen Bauten sind von 1822 bis 1831, incl. Herstellung der Avenue vor dem Herzogthore zu Wol-fenbüttel,

1) . . . . . 49,410 Thlr.

2) zur Unterhaltung der ganzen Straße 116,400 »

also in Summa . . . 165,810 Thlr.

verwendet worden.

Durch stets fortgesetzte Reparaturen wurde die Leip-ziger Straße im Jahre 1822 und späterhin in einen sol-chen verbesserten Zustand versetzt und erhalten, daß sie unbedingt immer noch zu den brauchbaren Wegen ge-rechnet werden durfte. Ein Neubau derselben war da-her nicht absolut nothwendig, da die Passage völlig ge-sichert war. Besonders schien es dringend nöthig, den steilen Berg (ad b) umzubauen, da schwer beladene Wa-gen nicht ohne zu hemmen hinunter, und oft ohne Vor-spann nicht hinauf fahren konnten. Gefährlich war aber die Passage im Winter bei eintretendem Glatteis, und schon hatten mehrere Unglücksfälle sich ereignet. Dieser Umbau hat allein 5500 Thlr. gekostet. Hätte man die Leipziger Straße ganz neu bauen wollen, so würde dar-

aus die unmittelbare Folge entstanden sein, daß auf die anderen, nicht minder wichtigen Straßen, gar nichts hätte verwendet werden können, sie würden in einen völlig unfahrbaren Zustand gerathen sein, und die Chaussée-Bau-Behörde würde sich einer schweren Verantwortlichkeit schuldig gemacht haben, wenn sie dieses zugab. Mit Recht würde man sodann über Fehler sich im Publico beklagt haben.

Die Straße von Seesen über Gandersheim nach Holzminden durfte auf keinen Fall aufgegeben oder deren Vollendung lange verschoben bleiben. Man legte damals in merkantilischer Hinsicht viel Werth darauf, weil dadurch eine zusammenhängende Chaussée-Linie über Holzminden, Braukel, Driburg, Paderborn nach Elberfeld gebildet wurde, und es kann dem Landes-Steuer-Collegio nicht beigemessen werden, wenn durch später veränderte Handelsverhältnisse, welche im Voraus unmöglich berechnet werden konnten, die Wichtigkeit der Holzminder Straße in dieser Hinsicht jetzt bedeutend verloren hat.

Damals hatte man die obenerwähnte Ansicht, und da das Herzogliche Staats-Ministerium von den verschiedenen gegenseitigen Verhältnissen der benachbarten Staaten, so wie von den Handelsconjuncturen, viel genauer unterrichtet sein konnte, als das Landes-Steuer-Collegium, so darf man wohl annehmen, daß der Bau der Holzminder Straße von dieser hohen Behörde nicht genehmigt, und die dazu erforderlichen bedeutenden Sum-

men gewiß nicht bewilligt sein würden, wenn die Anlage als unnöthig oder fehlerhaft erschien.

Ein besonders wichtiger Umstand, der vielleicht Wenigen bekannt ist, trat überdem hinzu. Man beabsichtigte Preussischer Seits, eine Brücke über die Weser bei Hörter zu bauen, da der Weg von Holzminnen nach Hörter über Lichtringen sich in einem so höchst desolaten Zustande befand, daß er mit den Posten kaum zu passiren war. Ueber die Weser mußte man sich bei Lichtringen einer Fähre zur Ueberfahrt bedienen.

Der Königlich Preussische General=Post=Meister, Staatsminister von Nagler, hatte sich bei mehreren Gelegenheiten dahin ausgesprochen, daß die Schnellposten auf den großen Poststraßen durch das Ueberschiffen mit Fähren bedeutend aufgehalten würden, und daher Brücken unumgänglich erforderlich seien.

Der Königlich Preussische Ober=Präsident von Vinke setzte sich mit mir in unmittelbare Communication, und erklärte, daß er Preussischer Seits den Bau der Brücke bei Hörter bewirken wolle, wenn Braunschweig'scher Seits binnen längstens zwei Jahren die ganze Chausseelinie von Seesen bis an die Preussische Grenze bei Hörter vollendet würde.

Es läßt sich wohl nicht verkennen, daß die Ausführung dieses Planes, der eine frequente Poststraße nach Elberfeld und den Rheingegenden betraf, sowohl für Braunschweig als Preußen höchst wünschenswerth war, und dem reisenden Publico bedeutende Vortheile gewährte.



Diese wichtige Rücksicht veranlaßte mich daher, Alles aufzubieten, um die Holzminder Straße so bald als irgend möglich zu vollenden, und diese Ansicht theilte mit mir die Herzogliche Regierung.

Schon seit mehreren Jahren ist dieser Zweck erreicht. Wer über Holzminden und Hörter gereiset ist, nachdem die neue Brücke über die Weser vollendet worden, wird nicht allein diesem Bau, sondern auch der bequemen Communication Gerechtigkeit widerfahren lassen. Es war früher nicht allein höchst peinlich, den Weg von Holzminden nach Lücktringen zu fahren, sondern die Ueberfahrt mit der Fährre veranlaßte nachher noch überdem einen unangenehmen Aufenthalt.

Angenommen aber auch, man hätte sich über die merkantilische Wichtigkeit der Holzminder Straße völlig getäuscht, so würde das Landes-Steuer-Collegium doch für die damalige Zeit einen großen Fehler begangen haben, wenn es nicht auf diesen Weg ein besonderes Augenmerk hätte richten wollen. Jede umsichtige Staatsverwaltung wird die ihr für das Innere zu Gebote stehenden Summen nicht auf eine Gegend verwenden, um auf dieser gute Wege zu erzielen, sondern es ist ihre Pflicht, auf den Nahrungsstand der Einwohner, und auf solche Gegenden, wo durch Verdienst ihm aufzuhelfen, und so am zweckmäßigsten die etatsmäßigen Baugelder zu verwenden, vorzügliche Rücksicht zu nehmen.

Von diesem Gesichtspunkte bin ich, als Departementsrath, ausgegangen, als die Holzminder Straße gebauet



werden sollte. Kein District im ganzen Herzogthume bedurfte der Unterstützung so sehr, als dieser. Außerdem handelte es sich um die Fahrbarkeit einer frequenten Poststraße. Vielsache Beschwerden der Postbehörden gingen darüber ein, daß die Strecke zwischen Eschershausen und Amelunxborn im s. g. Odselde bei nasser Fahrzeit gar nicht mehr zu passiren sei, auch wurde die Passage bei Greene durch das Austreten der Leine oft ganz gehemmt; Reisende und Sachen mußten dann in Rähnen übergeschifft werden. Wer sich des Weges von Seesen über Gandersheim nach Greene aus der Vorzeit noch erinnert, wird es dem Landes-Steuer-Collegio Dank wissen, daß dieser Weg, auf welchem man jedesmal den Wagen zu zerbrechen in Gefahr war, jetzt durch eine von dem Wegebau-Inspector Glahn vollkommen zweckmäßig ausgeführte, ja man kann sagen schöne, Anlage mittelst dreier sehr kostbarer Brücken in eine vortreffliche Chaussee verwandelt, außerdem aber die Linie von Rayerde nach Greene durch die gewählte Diagonale nicht unbedeutend verkürzt ist. Nicht minder verdient der Bau bei Regenborn durch die Sollinger Steinbrücke das Lob jedes Sachverständigen, so wie die sanft an- und absteigenden Linien von Holzminden bis zur Preussischen Grenze bei Hörter.

Man denke an die Vorzeit: sonst bedurfte man zwei volle Tage, um von Braunschweig nach Holzminden zu reisen, jetzt kann man mit Extrapost bequem in 12 bis 14 Stunden dahin kommen.

Diese Gründe sind es, welche mich bewogen, den Bau der Holzminder Straße vorzugsweise zu berücksichtigen. Ich würde mir noch jetzt Vorwürfe darüber machen, wenn ich anders gehandelt hätte, und überlasse der Beurtheilung des Publicums, ob ich Fehler begangen habe.

Wenn der Staatsdiener sich bewußt ist, nach seiner Ueberzeugung zum Besten des Vaterlandes gehandelt zu haben, so kann er sich über unrichtige und lieblose Urtheile leicht beruhigen.

Was nun ferner den Vorwurf betrifft, daß das Landes-Steuer-Collegium mehr auf Nebenstraßen verwendet habe, als es hätte thun sollen, so bemerke ich darüber Nachstehendes.

a) Die Schöninger Straße war im Jahre 1814 bereits bis Schöppenstedt vollendet, die Linie von Evessen nach dieser Stadt aber in der Vorzeit auf eine äußerst fehlerhafte Weise theilweise mit Grand (der größtentheils Lehm enthielt) gebauet, und so beschaffen, daß man mit schwerem Fuhrwerke oft kaum durchkommen konnte. Diese Strecke hätte eigentlich gleich umgebaut, auch eine ganz andere Linie (nicht über den Berg, den s. g. Olla, sondern im Thale) gewählt werden müssen; es schien mir jedoch bei weitem nothwendiger, die Fortsetzung der Chaussee von Schöppenstedt über Rüblingen, Voigtsdahlum, Wobes bis Schöningen zu bewirken, und daher war es mein erstes Geschäft, noch als Oberhauptmann des Schöningenschen Districts, die unmittelbare Genehmi-

gung des hochseligen Herzogs Friedrich Wilhelm Durchlaucht einzuholen, daß mit diesem Baue sogleich der Anfang gemacht und darauf die noch vorhandenen, zum Bau der Chaussée von Evessen nach Schöppenstedt ursprünglich bestimmten Gelder verwendet werden durften.

So gelang es meiner Vermittelung, daß die Linie bis Voigtsdahlum in einigen Jahren vollendet wurde; und ich richtete die Frage an die Herren Gutsbesitzer und Domainenpächter der ganzen Umgegend: mit welchen Wegen sie früherhin zu kämpfen hatten, wenn sie ihre Producte nach der Residenz transportiren mußten, und welche Wohlthat allen dortigen Grundbesitzern durch den Bau der Chaussée nach Schöningen zu Theil geworden?

Wenn nun auch diese Straße keine so große merkantilische Wichtigkeit hat, als die Leipziger Straße, so ist sie doch immer als eine wichtige und höchst nützliche für das Innere des Landes zu betrachten; denn sie bringt zwei Städte mit Braunschweig in eine bequeme Verbindung, und sichert dieser Stadt aus der kernreichsten Gegend des Landes die Zufuhr. Aus diesem Grunde habe ich die baldige Vollendung der Chausséelinie von Schöppenstedt bis Schöningen zu bewirken gesucht, und glaube auch darin nicht gefehlt zu haben.

b) Die Magdeburger Straße von Braunschweig über Königsutter nach Helmstedt durfte, als Poststraße, nicht unberücksichtigt bleiben; der Berg zwischen dem Schöppenstedter Thurm und kl. Schöppenstedt war zu steil, und mußte eine geringere Steigung erhalten, auch



Berge bis nach der Oker, dem Bernehnien nach, noch immer nicht vollendet sein soll, da, bevor dieses nicht geschehen, der obige Zweck nicht vollständig erreicht werden kann. Hätte ich den Chaussée-Bau-Etat für 1833 zu entwerfen gehabt, so würde ich die gar nicht bedeutende Summe zur Vollendung dieses Weges obenan gesetzt haben. Eine noch ganz andere und in merkantilischer Hinsicht sehr wichtige Rücksicht lag, abgesehen von den bereits entwickelten Motiven, noch zum Grunde, die Harzstraße so bald als möglich zu bauen: dadurch wurde über Elbingerode und die Herzoglichen Hüttenwerke bis Blankenburg eine neue Communications-Linie eröffnet, welche es möglich machte, die Eisenwaaren bis nach Braunschweig zu beziehen, ohne den Preussischen Zoll auf dem Wege über Hessen zu erlegen. Ich frage: ob diese staatswirthschaftliche Rücksicht nicht erheblich genug war, um auf die Harzstraße so viel Geld zu verwenden, als nur immer nöthig, und ob diese meine Ansicht unrichtig war?!

Unter diesen hier dargelegten Umständen überlasse ich es der weitem unbefangenen Beurtheilung aller Derjenigen, welche die Sache interessirt, »ob das Landes-Steuer-Collegium den ihm gemachten Vorwurf bei der Wahl »der neugebaueten Straßen unbezweifelt Fehler »begangen zu haben, d. h. nicht mit der gehörigen Umsicht »zu Werke gegangen zu sein, verdient, und ob auch »ich, als Departementsrath, dieses Departement fehlerhaft bearbeitet habe? Endlich ob die benannten Re-



» benstraßen wirklich als unerheblich bezeichnet werden dürfen? «

Wären die etatsmäßigen Fonds nicht unzureichend gewesen, so würde gewiß dafür gesorgt sein, daß auch die Leipziger Straße bei Auflösung des Landes-Steuer-Collegii sich in einem bessern Zustande befunden hätte, als es der Fall gewesen; und doch war sie, wie gesagt, in einem völlig fahrbaren Zustande.

Ad II. Den Vorwurf, » daß das Landes-Steuer-Collegium auf mehreren von Braunschweig ausgehenden Hauptstraßen das Steinpflaster habe hinwegnehmen lassen, « betr.: so lagen die Motive in Folgendem. — Daß die im Jahre 1822 vorhandenen Steindämme so verfallen waren, daß sie auf mehreren Strecken, wie z. B. von der Linden-Allee vor dem Steinhore nach dem Schöppensiedter Thurne, ferner von Süpplingen nach Helmstedt, nicht ohne Gefahr zu passiren waren, wird wohl Niemand bestreiten, und nicht selten hat sich der Fall ereignet, daß Reisende und Frachtführer mit zerbrochenem Fuhrwerk liegen bleiben mußten; mithin blieb nichts weiter übrig, als diese Steindämme entweder ganz umzubauen oder in Chaussees zu verwandeln. Man gab den Letzteren deshalb den Vorzug, weil gute Kiesel schwer zu erhalten, und in sehr hohem Preise standen. Nur bei Harzburg in der Rodau und in der Dfer bei den Dferhütten waren völlig brauchbare in gehöriger Quantität zu bekommen, und selbst die obenerwähnten Bemerkungen vom Jahre 1836, pag. 24, enthalten die Be-

der Steindamm von Süpplingen nach Helmstedt war so verfallen, daß man, ohne die Räder zu zerbrechen, nicht mehr darauf fahren konnte. Mehrere steile Anhöhen mußten abgetragen, und in sanfter an- und absteigende Linien verwandelt werden.

Was endlich

c) die s. g. Harzstraße, besonders den Tract von Harzburg nach Braunlage, betrifft, so gebührt dem verstorbenen Oberbergrath Stünkel das Verdienst, diesen Bau zuerst in Anregung gebracht, und die Chauffirung des Radauer-Berges bewirkt zu haben. Nachdem ich mich an Ort und Stelle von dem großen Nutzen auf das vollständigste überzeugt hatte, welcher den Einwohnern von Harzburg und Braunlage dadurch erwachsen würde, wenn der Weg zwischen beiden Orten ganz chauffirt und die Communication wesentlich erleichtert würde, war ich keinen Augenblick zweifelhaft, daß diese Linie eine der nützlichsten im ganzen Lande sei. Eine sehr große Masse von Bau- und Brennholz erfolgt bekanntlich aus den Braunlager Forsten theils zum Bedarf für die Stadt Braunschweig, theils für die Communion-Oer-Hütten. Wenn man noch jetzt den verlassenenen Weg am Radauer-Berge betrachtet, so ist es kaum begreiflich, wie es möglich war, auf diesem mit großen Kieseln überfüeten Wege die Fuhren mit vielen tausenden Klaftern Holz ohne den gänzlichen Ruin von Pferden und Wagen zu bewirken. Eine große Anzahl der Einwohner von Harzburg und Braunlage nährt sich aber allein durch dergleichen Fuh-

ren. In der Vorzeit mußten diese armen Leute mit geringer Ladung des Morgens von Braunlage abfahren und erreichten erst am Abend, nachdem sie ihr Zugvieh abgetrieben, Harzburg. Von dem Zeitpunkte an, daß die Chaussee vollendet war, können sie mit doppelter Ladung an einem Tage hin und zurück auf einem völlig geebneten Wege gelangen, der, von vortrefflichem Material gebauet, die geringsten Unterhaltungskosten im ganzen Lande erfordert.

Man frage in dortiger Gegend wen man wolle: ob diese Straße nicht höchst nützlich sei, ob nicht sämmtliche Einwohner noch jetzt das Landes-Steuer-Collegium für diese Wohlthat segnen? und, ich sage es ganz offen, ohne mir ein Verdienst daraus zu machen, noch nie war ich in Harzburg, ohne die Freude zu haben, daß sowohl die herrschaftlichen Beamten, als auch die geringere Classe der Einwohner mir ihre Dankbarkeit bezeugten, weil sie, obgleich irriger Weise, mich als den alleinigen Schöpfer dieser neuen Anlage betrachteten. Diese Straße hätte ich, weil sie eine s. g. Nebenstraße war, unberücksichtigt lassen sollen?! Ja, sie schien mir rücksichtlich des Nahrungsstandes für eine große Anzahl von Staatsbürgern die nützlichste von allen. Für die Tagelöhner war es von hoher Wichtigkeit, ihnen dadurch den freilich sauern, zum Nachtheil ihrer Gesundheit reichenden, Verdienst, durch Handkarren das Brennholz nach Harzburg und den Okerhütten zu fahren, zu verschaffen, und ich kann es nur bedauern, daß die Linie von dem Harlingeröder



tung nothwendig vorkommenden Ueberschläge durch Walzen oder sonstige künstliche Mittel sofort zu ebnen, für einen Irrthum erklären.

Schon im Jahre 1825 wurde in dieser Beziehung eine Maschine angefertigt, welche wahrscheinlich noch vorhanden sein wird. Sie bestand aus einem starken Waggengestelle mit vier hohen Rädern von 8 Zoll breiten Felgen; die Vorderaxe war 16 Zoll kürzer als die Hinteraxe, so daß bei einer jedesmaligen Tour 32 Zoll Breite überwalzt wurde. Der Kasten auf diesem Gestelle wurde anfangs mit einer geringen Last versehen, um die Steindecke nicht zu verschieben, sondern nur niederzudrücken, und je nachdem die Verdichtung zunahm, wurde auch die Last bis zu 80 Centner vermehrt. Durch den 8 bis 14 Tage lang fortgesetzten Gebrauch dieser Walzmaschine wurde die Verdichtung der Steinbahn insoweit erreicht, daß Personen- und leicht beladene Frachtwagen ohne Zurücklassung der geringsten Spur, also mit großer Schonung der Pferde, solche passiren konnten. Ein Mehreres zu thun und die Consolidirung so weit zu bringen, daß schweres Fuhrwerk nicht mehr einschneide, liegt, nach den gemachten Erfahrungen, außer den menschlichen Kräften; oder man müßte denn mehr als 10fache Kosten nicht scheuen, und die Fuhrwerke einstweilen von der Bahn entfernen.

Diese Maschine ist seit dem Jahre 1825 bei allen hiesigen und selbst bei entfernten Neubauten im Schöninger Kreise, besonders aber bei solchen Neubauten gebraucht,



die von Kieselgerölle gebauet wurden. Ihre Brauchbarkeit hat sich bewährt.

Dieses möge zum Beweise dienen, daß der dem Landes-Steuer-Collegio gemachte Vorwurf ungegründet ist. Ich füge noch die Bemerkung hinzu, daß ich auf meinen häufigen Dienstreisen sehr oft daran gedacht habe, durch welche künstliche Mittel es möglich zu machen sein dürfte, die neu überschlagenen Chaussee-Bahnen so zu ebnen, daß sie nicht zur Qual der Fuhrleute und Pferde gereichen; mit mehreren Sachverständigen habe ich darüber conferirt, deren Meinung jedoch dahin ging, daß zwar durch schwere Walzen einige Erleichterung verschafft werden könne, es aber eine physische Unmöglichkeit sei, neu überschlagene Bahnen so compact zu machen, daß schwer beladene Wagen darauf ungehindert fahren könnten, indem die kleingeschlagenen Steine sich nur nach und nach durch allmählichen Druck, durch Nässe und die dadurch herbeigeführten Verbindungsmittel in einen festen Körper verwandeln. Das einzige Mittel, gute Chausseen zu erhalten, kann nur dadurch beschafft werden, wenn ein Normalgewicht für die Frachtfuhren von allen benachbarten Ländern vorgeschrieben und, was die Hauptsache, breite Räder eingeführt werden. Ohne eine solche radicale Maßregel werden wir mehr oder minder mit tiefen Gleisen in den Chausseen zu kämpfen haben.

Eingezogener Erkundigung nach werden in den Preussischen Staaten, nicht erst seit einigen Jahren, sondern seit 1800, also seit 37 Jahren, künstliche Mittel zur

hauptung, daß die Werkruthe Kiesel von Oker oder Harzburg mindestens 80 Thlr. koste.

Ferner, wenn Steindämme nicht auf das sorgfältigste unterhalten werden, so ist, besonders für Reisende im leichten Fuhrwerke, das Fahren auf denselben höchst lästig, und aus diesem Grunde schien es zweckmäßig, die Straßen nach der Residenz, besonders den Weg zwischen Braunschweig und Wolfenbüttel, von den Steindämmen zu befreien. Man hat dieses damals allgemein gebilligt, und ich habe darüber nie eine Klage gehört. Uebrigens muß wohl die Chaussee-Bau-Verwaltung vor 1822 von demselben Gesichtspunkte ausgegangen sein, denn sie hatte bereits mit der Aufnahme der Steindämme den Anfang gemacht, und solche in Chausseen verändert; namentlich wurde in den Jahren 1820 und 1821 der Steindamm in der Winnigstedter Feldmark bis zum f. g. Mattierzolle in ein Bauwerk verwandelt, welches man mehrere Zoll hoch mit Sandschlamm bedeckte. Bestreiten will ich nicht, daß, so lange die Frachtwagen mit so ungeheuren Lasten beladen werden, und so lange die schmalen Räder die besten Chausseen ruiniren, Steindämme für das schwere Fuhrwerk den Vorzug verdienen: und so war schon früher die Idee in mir entstanden, ob es nicht besser sei, bei neuen Anlagen einen Theil mit Steinpflaster (Pavé) zu versehen, nur dieses dem schweren Fuhrwerk zu gestatten und für das leichte Fuhrwerk nebenher eine Chaussee anzulegen, deren Steinkörper nicht so stark zu sein brauchte als bisher, den Sommerweg aber ganz

eingehen zu lassen, da er für das schwere Fuhrwerk gar nicht benutzt, überdem nur wenige Monate im Jahre fahrbar ist. Es springt jedoch in die Augen, daß eine solche Anlage sehr bedeutende Geldmittel erfordern würde, und so lange diese nicht vorhanden, der Plan nicht auszuführen steht.

Ad III. Ueber die gerügten Mängel hinsichtlich der Bauart der Chausseen kann ich mir kein Urtheil erlauben, indem dazu technische Kenntnisse gehören. Der Wegbau-Inspector Glahn würde darüber erforderlichen Falls die nöthigen Erläuterungen geben, und die Gründe anführen können, weshalb angeblich der Steinkörper der Chausseen sich während seiner Verwaltung nicht vermehrt, sondern dergestalt verringert hat, daß selbiger dem schweren Fuhrwerke überall keinen gehörigen Widerstand mehr zu leisten vermag. — Doch darf wohl in dieser Beziehung bemerkt werden, daß nach dem gewiß richtigen Macadamischen Princip der Steinkörper einer Chaussee bedeutend geringer sein kann, als man sonst annahm (zu großer Ersparung der Kosten), wenn seine Oberfläche stets in gutem Stande erhalten wird. Eben auf diesem Princip beruhet es, daß nach dem genannten System eine Grundlage von großen plattenförmigen Steinen fehlt.

Ad IV. Insofern unter der früheren Verwaltung, wie wohl nicht zu bezweifeln, ebenfalls das Landes-Steuer-Collegium gemeint sein sollte, muß ich den Vorwurf, daß diese Behörde »nie daran gedacht habe«, neugebaute Chausseen oder die im Laufe der Unterhal-



Verdichtung der Steinbahnen angewendet. Vielerlei Maschinen sind nach und nach angefertigt, und jede hatte ihre Nachtheile. Es scheint daher, daß die Techniker auch noch jetzt nicht einig sind, welcher Maschine der Vorzug gebührt. Diese Materie verdient wohl eine fortgesetzte, reifliche Prüfung.

Indem ich nun über alle betreffenden Punkte genügende Erläuterung gegeben zu haben glaube, überlasse ich dem Urtheile des Publicums, ob unsere Chaussees während der Administration des Landes-Steuer-Collegii in besserem oder schlechterm Zustande gewesen sind, als seit dem Jahre 1832 der Fall ist: ich schweige darüber ganz, denn es ist nicht mein Zweck, Beschuldigungen gegen Behörden zu richten (welches nicht zu billigen sein möchte), sondern nur ungegründete Beschuldigungen zu widerlegen. Es möge mir aber erlaubt sein, auf den Grund meiner langjährigen Erfahrungen zu bemerken, daß alle diejenigen gar sehr irren, welche glauben, daß der Chausseebau ein leichter sei; ich halte ihn vielmehr für einen sehr schwierigen, da nicht allein umfassende theoretische und praktische Kenntnisse dazu gehören, sondern auch die Localität oft unendliche Hindernisse darbietet, welche wahrlich nicht leicht zu beseitigen sind. Deshalb war es in der Vorzeit ein großer Mißgriff, daß im Lande auch nicht ein einziger Baubedienter war, welcher den Chausseebau gründlich erlernt und sich diesem Fache ganz gewidmet hatte. Die vormaligen Cammer-Bauofficianten mußten den Chausseebau als Neben-

sache betreiben, was schon mit ihren übrigen, oft gehäuften, Hauptarbeiten im Widerspruche stand; ja es waren sogar Männer damit beschäftigt, welche gar keine Kenntnisse davon hatten. Ich habe oft mit eigenen Augen Bauten gesehen, welche alle erdenklichen Fehler in sich trugen, ja, ich könnte noch jetzt speciell nachweisen, wie damals gebauet wurde.

Der erste Schritt, welchen das Landes-Steuer-Collegium im Anfange des Jahres 1822 für das Chausseebau-Departement that, war daher wohl sehr consequent, und ich habe mit dazu gewirkt, daß ein tüchtiger Wegebaumeister angestellt wurde. Im Lande war damals ein solcher nicht zu finden, also mußte er im Auslande gesucht werden: und so wurde der im Bezirke der Regierung zu Magdeburg fungirende, jetzige Bau-Inspector Glahn anher berufen.

Nach meiner Ueberzeugung hat er seine Tüchtigkeit bewährt, und ich muß es dahin gestellt sein lassen, aus welchen Gründen er bei der neuen Organisation von dem praktischen Baufache entfernt ist.

Außerordentlich nützlich würde es sein, wenn jungen, mit Talenten und Vorkenntnissen ausgerüsteten, Architekten die Mittel verschafft würden, durch Reisen sich praktische Kenntnisse über den Chausseebau zu erwerben. Die Kosten würden sich demnächst reichlich ersetzen; denn nur in großen Staaten können große Chausseebauten ausgeführt werden, in kleinen Ländern lernt man den Chausseebau nicht, das hat die Erfahrung gelehrt.

Erfreulich ist übrigens auch mir die Aussicht, daß eine Eisenbahn von Harzburg nach Braunschweig hof-  
fentlich zu Stande kommt. Dieses ist das beste Mittel,  
um ein gutes, dauerhaftes Material für die Chausseen zu  
erhalten, und wenn auch die projectirte Eisenbahn in  
merkantilischer Hinsicht den erwarteten Nutzen nicht ha-  
ben sollte, so werden die großen Vortheile, welche den  
Chausseen erwachsen, wie ich glaube, die aufzuwendenden  
Kosten dadurch aufwiegen, daß an Unterhaltung der  
Chausseen künftig bedeutend erspart wird.

Möge die Ausführung dieses Plans nicht lange ver-  
schoben bleiben.

Braunschweig, den 28<sup>ten</sup> März 1837.

**von Bülow.**

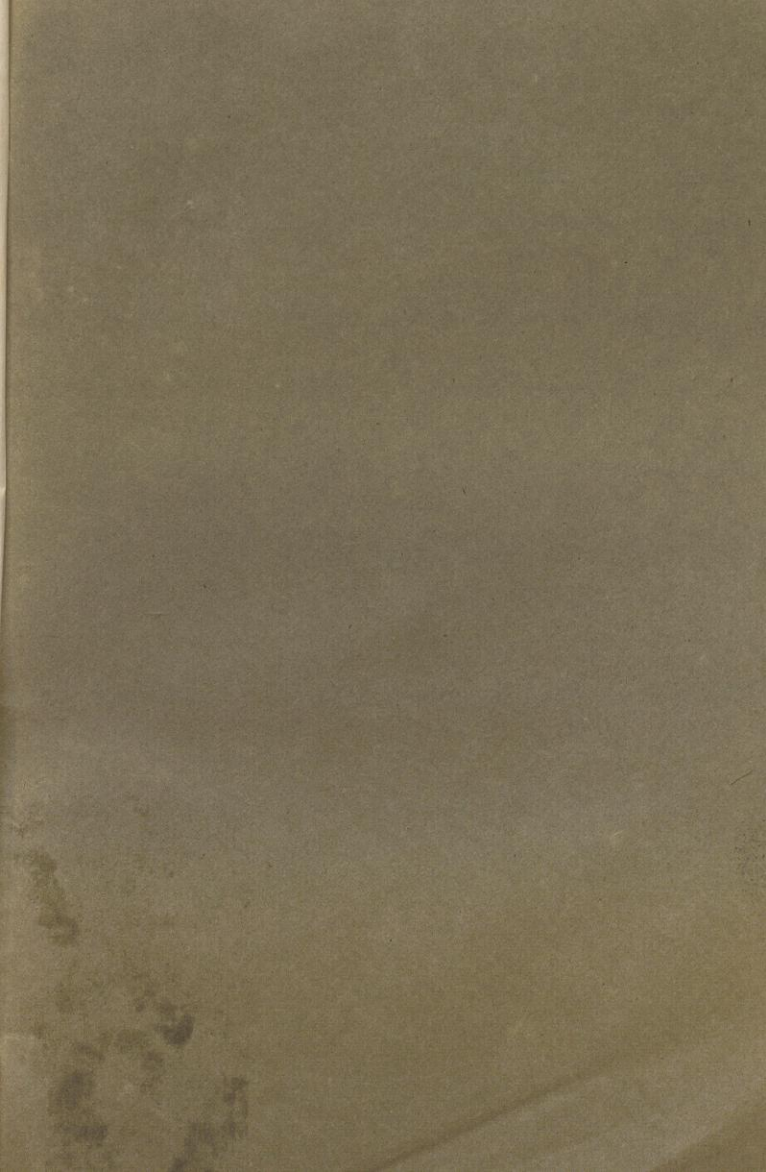
---



Erstlich ist nöthig auch mit die Kunst, das  
eine Eisenbahn von Hamburg nach Brandenburg her-  
zustellen zu Stande kommt. Dieses ist das beste Mittel,  
um ein gutes, dauerhaftes Material für die Eisenbahnen zu  
erhalten, und wenn auch die projectirte Eisenbahn in  
unvermeidlicher Hinsicht dem erwarteten Nutzen nicht be-  
den sollte, so werden die großen Vorteile, welche den  
Eisenbahnen erwachsen, wie ich glaube, die aufzuwenden-  
den Kosten dadurch aufzuheben, daß an Unterhaltung der  
Eisenbahnen künftig bedeutend erspart wird.  
Wäre die Ausführung dieses Plans nicht lange ver-  
schoben bleiben.

Brandenburg, den 28ten März 1837.

von Bülow.





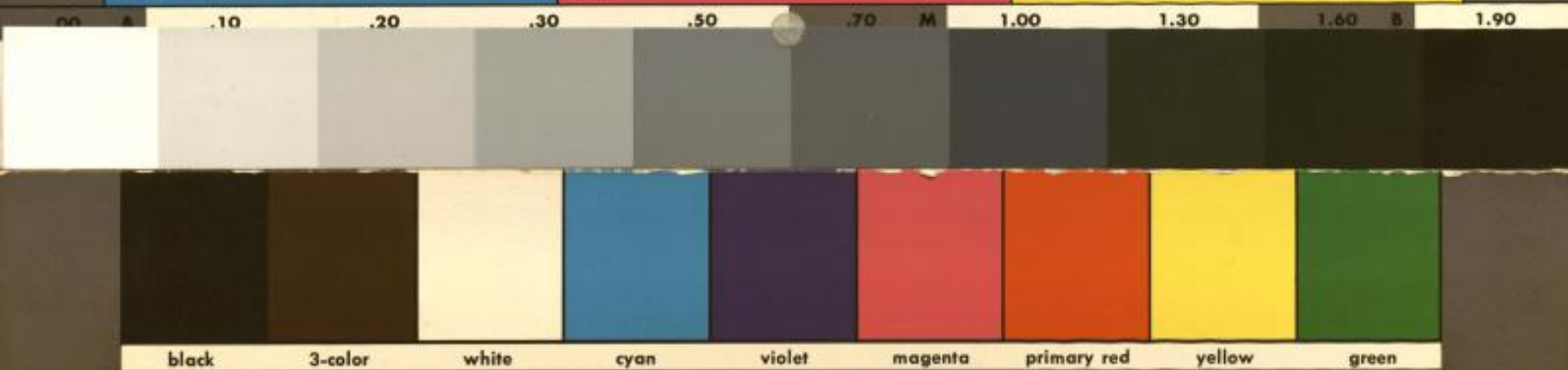




# KODAK GRAY SCALE



<b>C</b>	Red-Filter Negative	Cyan Printer	<b>M</b>	Green-Filter Negative	Magenta Printer	<b>Y</b>	Blue-Filter Negative	Yellow Printer
----------	---------------------	--------------	----------	-----------------------	-----------------	----------	----------------------	----------------



## KODAK COLOR CONTROL PATCHES

*These colors have been selected as representative of those inks commonly used in photomechanical reproduction.*

